

## 機密保護法体制下の港湾研究

千須和富士夫  
(港湾都市情報サービス)

### 目 次

1. 第2次大戦終了以前の機密保護法体制の枠組み
2. 港湾に導入された機密保護法
3. 港湾行政一元化の挺子となつた大政翼賛運動
4. 歴史の教訓

### 1. 第2次大戦終了以前の機密保護法体制の枠組み

明治政府が樹立されてより第2次大戦終結に至るおよそ70余年、この間に1904（明治37）年の日露開戦に前後して、軍事機密に関する限り保護法体制は確立し、1937（昭和12）年の日中戦争全面展開を機に新たな戦時機密保護体制が形づくられる。機密保護法制と表裏の存在で治安維持と思想統制を目的とする立法化が進展したというのが、わが国のこの時期の国家体制の特徴である。

機密保護を達成する法的手段としては

- ① 新聞、出版規制
- ② 刑法の間諜罪規定
- ③ 軍刑法の間諜罪規定
- ④ 要塞地帯法及び軍港要港規則
- ⑤ 官吏服務紀律
- ⑥ 軍機保護法及び軍用資源秘密保護法

### ⑦ 国家総動員法及び国防保安法

また国益保護 治安維持の名による民主主義及び侵略戦争反対のイデオロギー規制を目的とする法的手段としては

### ⑧ 治安維持法等の治安立法

があり、以下簡単に紹介しておく。大日本帝国憲法（明治23年施行）の原則は「臣民ハ法律ノ範囲内ニ於テ言論著作印行集会及結社ノ自由ヲ有ス」（第29条）の制限つきであったことである。

言論報道の統制は権力維持の最初にして最後の手段であり、これを保証するのが治安維持立法による思想・結社・研究・創作の抑圧である。国家機密の核に軍事機密・外交機密を置き、その周辺を取り囲む国家・地方行政機密、私企業・私人機密の構造を図示するならば、図1の通りである。紙幅の制約から詳述はできないが、機密の秘匿義務は公務員、軍人軍属、統制団体所属職、報道機関、関係民間人が負い、立入、測量、撮影、摸写、録取等の禁止、観察の規制、通報漏洩、公示、伝説、探知、収集など様々な行為が処罰の対象とされたのである。

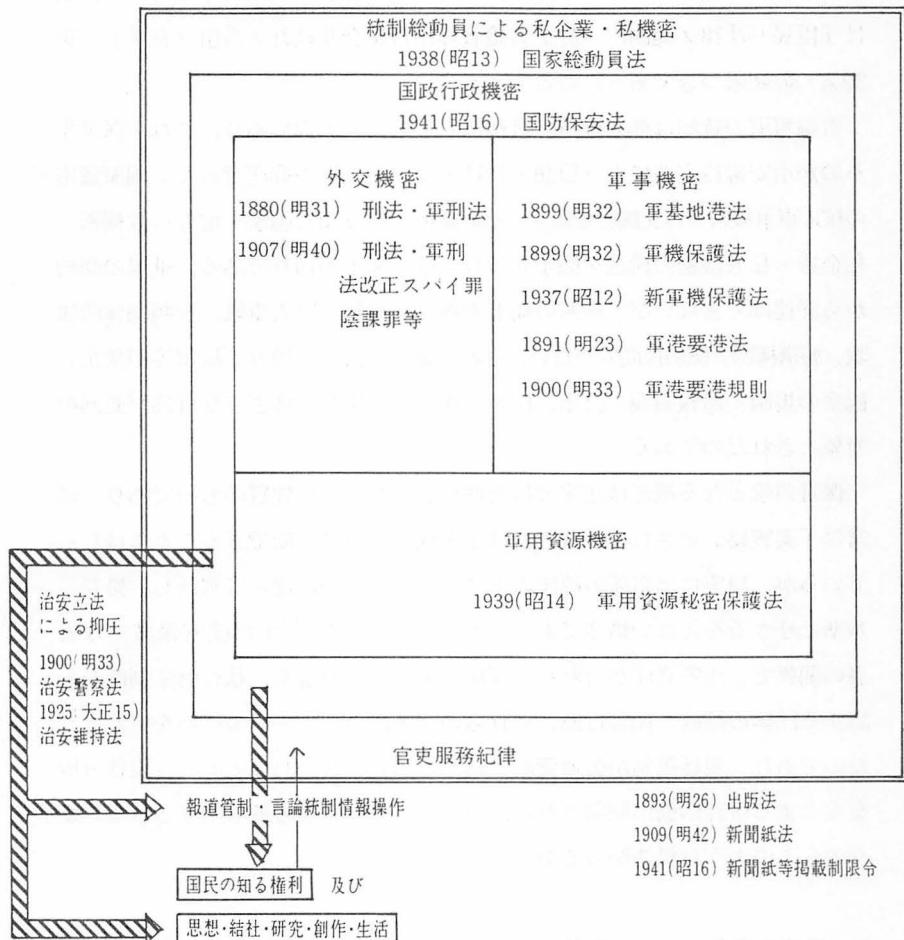
保護対象となる機密は法定では要件を表現しがたい性質のものであり、通常は「実質密」とされる。裁判所は秘密性を独自に判断できることにはなっているが、現実には軍部の威圧の下に、軍部の意向に従って判断し、処罰の基準とせざるをえない構造であったとみられている。<sup>(1)</sup> また機密保護とは表裏の関係で、治安立法が行われ、國体（天皇制）の変革、私有財産制度を否認する団体の結成、加盟行為、それらの団体に役立つ一切の行為を犯罪としたのであり、現状批判が報道管制と結んで封殺されたわけであり、現状分析を主とする研究活動が制限されたばかりか、研究発表の道も閉ざされてしまうのもこのような構造からである。

## 2. 港湾に導入された機密保護法制

港湾で最初に機密保護の対象となったのは軍港要港である。1890年の「軍港要港ニ關スル件」（法律第2号）は、軍港要港における市民の立入、入港

船規制の規則を海軍省が設け、規則制定に際しては内務、農商務両大臣に協議すべき旨指示している。これに伴ない、海軍省は、1896（明治29）年に横

図1 機密保護法制の構造



須賀（省令第6号），呉（同第7号），佐世保（同第8号），翌1897年に舞鶴（同第14号）につき，各軍港規則を制定し，要港としては，1896年，対島の竹敷（同第13号，但し大正12年3月に廃止），1905（明治38）年に青森県の大湊（勅令第263号）を指定，規則を設けた。1922（大正12）年3月に至り，ワシントン海軍軍縮会議の決議に基づき，舞鶴鎮守府を廃止せざるをえなくなつて，舞鶴を軍港から要港へ格下げすることとなつたが，この時，地元舞鶴より当時の第46帝国議会に対し，大島富太郎他2名による「舞鶴軍港廃止に伴う地方善後に関する建議」（陳情）がなされたほどである。

軍港と要港の相違は，<sup>(2)</sup> 鎮守府と要港部の違いであり，鎮守府は天皇の直接指揮下にあり，担当組織・装備とも絶大であった。要港部は海軍大臣の指揮下に置かれる。舞鶴の要港への格下げ問題は，地域経済の衰微と受取られたのである。一旦軍港・要港ごとに定められた規則は，1900年3月，海事省令第7号「軍港要港規則」にまとめられる。

この規則の要点は，軍港要港の水域を3区に分け，第1区及び第2区に対する鎮守府長官の入港許可権限を強固にし，民間人の漁獵採藻を特許制とし，さらに軍港要港境域内における（ⅰ）桟橋の架設，埠頭の築造，（ⅱ）河床の変更，河川海面の埋立浚渫，海岸の掘鑿，海岸石垣の築造，（ⅲ）道路・運河・溝渠・隧道の開通，水底電線の敷設，（ⅳ）地盤の開鑿及び埋築，（ⅴ）森林の伐採，（ⅵ）軍港要港の水域内に発着する海運の営業，（ⅶ）漁業権の設定，（ⅷ）浮標・立標その他の航路標識の設置，（ⅸ）第1区・第2区の沿岸から水面もしくは海軍用地を距る750間（14.8km）以内での家屋・倉庫その他諸種建築物の新築等に際し，新築・変更を問わず，地方長官は鎮守府長官に協議しなければならなかつたのである（規則17条）。また軍港要港境域内上空の飛行，境域内水陸の形状を測量，撮影，摸写，録取し，地理案内等の図書を発行するには，鎮守府長官の許可を要し（第19条），境域内への立入り，兵備状況・地形を視察する者は退去（第20条）させるというものである。

公有水面埋立法が1921（大正10）年に成立し，翌1922年4月同法施行令（勅令第194号）が布告されるに当たり，海軍省の沿岸管理体制が整えられ，

内務省の沿海工事に係わる協議に加わることになったのである。協議対象とされたのは、

- ( i ) 甲種港湾の埋立免許及び乙種港湾の特定の埋立免許
- ( ii ) 海峡等の狭水道の埋立免許
- ( iii ) 50町歩を越える埋立免許
- ( iv ) ( i ), ( ii ) に該当する個所での水産物養殖場・乾船渠の築造などである。以上その他に甲号区域・乙号区域を指定しているので、やはり鎮守府長官または要港部司令官の協議を課している。

これまで海軍省の沿海域の管理権は、水路誌作成のみ明確であったため、内務省に対しては、1897（明治30）年、1906（明治39）年の2回にわたり、次官通牒等で海図整備のため工事後の報告を求めるだけできたのである。ところが1912（大正元）年10月「築港計画其ノ他重大ナル工事ニシテ海面海岸ニ永久ノ変化ヲ生ズルモノハ何レノ場所タルヲ問ハズ」工事着手前に地方案件は鎮守府、中央案件は海軍省へ協議して欲しいと内務省へ正式に申入れてきた。内務省では地方長官より鎮守府司令長官経由のみは応じると回答した。同年12月、海軍省は重ねて「当省主管上ニ関係ヲ及ホスモノ独リ此等港湾（甲種・乙種港湾）ニ於ケルモノナルノミナラズ」として、海峡等の狭水道の例を引き「其ノ工事カ重大ナル影響ヲ及ホスヤ否ヤハ各其ノ場合ニ依リ之ヲ決スルノ外無」として、前回の申入れの同意を再度求めてきたので、内務省では、1912年段階で海軍省の意向に従って甲号・乙号区域を設定し、協議に応じることにはしたが、<sup>(3)</sup>港湾計画の立案過程における中央稟議は拒否するという姿勢を貫ぬいたのである。公共水面埋立法はこの均衡の上に立って運用されることになったわけである。

このような背景を受けて、1923（大正12）年3月3日、内務省が中心となつた港湾協会の設立後の案内を兼ね、設立趣旨を説明して海軍省へも港湾に関する事項であつて、重要なものは港湾協会へ諮詢してもらいたい旨要請文を送つたのであったが、同年4月19日付の海軍省よりの回答は「軍港、要港ニ関スル事項ヲ除キ、相当考慮相成ベク候条、御了知相成度」と通告してきた。軍港、要港は海軍省の管轄、それ以外は内務省等の管轄であり、海軍省から

諮詢することはないというのが趣旨である。余談ではあるが、港湾技術の担い手が海軍省側に確保されていたものとみられる。<sup>(4)</sup> こうして軍港・要港は完全に国民の目から隠された場所となつたのである。

陸軍省からは、港湾協会設立に伴ない、機関誌『港湾』を通じて、要請が寄せられてくることになる。第1段階では、軍事用港湾としていかなる軍事施設を用意整備すべきかを示唆している。<sup>(5)</sup> すなわち（ⅰ）防禦線内にあって敵航路殊に潜水艇の危険を免がれうこと、（ⅱ）港湾設備が充分で且つ海運用資材豊富、揚搭効率を發揮しうること、（ⅲ）陸上の地積が充分あり軍隊・軍需品の集合・集積に便なること、（ⅳ）錨地は沢山の運送船を収容でき炭水の補給に便なること、（ⅴ）軍隊の宿営・給養並びに糧秣の調達容易な大市街に近いこと、（ⅵ）陸上輸送機関との接続が優れていること、（ⅶ）機密保持に便なること等を挙げている。一般港湾が非常時には軍事用港湾に転化する。陸軍が利用するのであるから、ここで港湾が平時であっても機密保持については、重要課題として自覚されるべきであるとの認識が浸透し始めることになったのである。参謀本部第3部長和田亀治は「港湾の新設改修をなさるるに際しては、単に平和時の通商を標準とする事なく、特に大港湾は一朝有事の際に戦時の任務を必ず負担せらるるものと覚悟して、総ての施設をせられたい」と強調している。

陸軍は1933（昭和8）年、宇品港を兵站基地としたことから「宇品港域軍事取締法」を成立させ、一般港湾との併存に当つての機密保持対策を構じた。この法はその後1940（昭和15）年には「陸軍輸送港軍事取締法」に変身、対象港湾を主要港湾へと拡大する。これに加えて「軍用資源秘密保護法」（昭和14年）で輸送量、輸送施設秘匿の面から港湾の出入貨物量、港湾施設、港湾計画が暗闇へ引張り込まれるという事態となって行くのである。

港湾において推進された機密保護は、「国家総動員法」（昭和13年）では、国をあげて戦争遂行に当たるため、（ⅰ）総動員業務に関する官庁の機密の漏泄・窃用、（ⅱ）総動員に関する職務を執行するに当たり知り得た法人または人の業務上の秘密の漏泄、（ⅲ）国家総動員法によって設立された統制法人または人の業務上の秘密の漏泄が、公務員・民間人を問わず処罰の対象

となつてゐたことである。国家機密ではなく、企業情報が機密保護の対象に拡張されている点に注目すべきである。したがつて1941（昭和16）年9月16日同法に基づく勅令第860号「港湾運送業等統制令」が公布されると、中央には統制機関としての日本港運事業会、6大港並びに若松港（洞海港）に地区別港湾運送業会が設置された。指定地域51市町で、1943（昭和18）年1月末まで47社の港運統制会社が設立され、1港1社による一元的運営の体制ができてきたが、これらの団体職員は前述の国家総動員法に基づく機密保護の義務を負い、かつ港湾運送業務が機密保護の対象となるに至つたのである。これは倉庫業についても同様で、1941年10月には統制機関日本倉庫業中央会が組織され、総動員物資の保管の観点からの統制、機密保護の義務を負うことになったのである。

### 3. 港湾行政一元化の挺子となった大政翼賛運動

港湾研究の系譜をここで詳論する余裕はないので、主に港湾経済学の権芽と機密保護との観点で進展した研究の実状を概観することとする。

1922（大正11）年10月、港湾協会は内務省土木局港湾課の周到な準備の下で、当時の日本の植民地関東州大連（現中国遼寧省旅大市）で設立準備会を開き、（ⅰ）港湾政策の攻究、（ⅱ）港湾修築及び海港連絡設備の完成促進、（ⅲ）港湾利用方法の改善並びに港湾必要事項の調査研究、（ⅳ）当局に対する建議等を設立目的として、内務、外務、大蔵、陸軍、海軍、農商務、遞信、鉄道の各省、朝鮮・台灣各総督府、関東州・萌太各庁を含む官民合同の調査研究機関として出発した。但し調査研究対象は海軍省側から指示があったように、軍港要港を除く一般港湾・漁港等に限られざるをえなかつた。港湾経済学の萌芽論文、欧米の研究の方法論などが紹介されたのが、この港湾協会の機関誌上であった 1926（大正15）年の内務省土木局武若時一郎らの翻訳による Brysson Cunningham “Port Economics”<sup>(6)</sup>（1926 London）がその一つである。1931（昭和6）年には矢野剛のオリジナルの業績「商港論」、1934（昭和9）年には山本五郎による大学講義録「港湾経済」、が発

刊され、学の体系が漸く出現しようとする気運がみられたのであったが、現実の港湾研究は機密保護の枠に阻まれて、後退して行かざるをえなかつた。

矢野の業績は「交通経済の研究上、寧ろネグレクトされていた觀のある商港問題に対し先鞭を着けたもの」<sup>(7)</sup> の評価の通り、交通論では鉄道、海運分野の進展が著しかったのに対し、わが国では最初の論著で、主に比較制度論的方法によるものであった。島田孝一によれば、港湾経済学の発達の遅れは、第1に商港に関する諸問題はあまりに広範囲にわたるのみならず、時に経済学的研究の範囲を越え極めて技術的な問題にふれざるをえない点に基因し、第2に港湾の個別研究を進めるにも主要な港湾は5大州に及び、その数多く、真摯な研究とその公表は「難事中の難事に属するのは疑う可くもない」と信する、<sup>(8)</sup> と評している。矢野は早大商科卒業後6年間の海運会社勤務を経て、1922（大正11）年11月より翌年5月までアメリカの州立カリフォルニア大学に留学、交通論を学び、1926（大正15）年11月から1934（昭和9）年まで港湾協会に在職する。1927（昭和2）年3月の「港湾の発達の要素としての『積荷要素』に就て」を発表以来、船荷証券、傭船契約、小売業の研究から転回して港湾、運河、河川交通へと第2次大戦終了までの研究の途は続く。

「商港論」は港湾関係論文を「港湾」に発表したほぼ1927年から1931年までの諸論考を集大成したものである。<sup>(9)</sup> 当時の矢野の理念は、港湾法体系を整備し、統一的行政機関、統一的管理運営機関を設置し、国の補助・監督の下に港湾機能の發揮に努めるとともに、自由港制度を採用し仲継貿易の発展を図るところにあったといえる。

山本五郎も倉庫業の実務経験を有するが、大阪商科大における港湾経済論の講義ノートが「港湾経済」であり、1949（昭和24）年4月改訂増補を行ない、これには1934年以後の論文、講演等の成果を収めている。山本の業績の特質は、経済学の一部門として港湾経済論を論述する学問的方法を自覚していた点にある。「港湾における経済活動を一束」とし、空間的領域をもつ「港湾都市を中心とする経済機構について論述」する知識体系がPort Economicsであるとする。攻究の観点には国家経済並びに港湾の経済主体（企業経営）の二つの立場があり、後者が港湾経済の実態把握に必要で適切であ

るという。港湾経済の特質を（ⅰ）交通の一部であって交通運輸の発着点の動きを特立させ、その一地点における作業Terminal Service を総合した経済活動、（ⅱ）港湾都市を交通運輸の一点として観念しつつ当該港湾を基緒とする交通運輸を考察する（ⅲ）港湾の諸経済活動、諸機関の経済機能を一束一塊として観念する（ⅳ）港湾が交通運輸の“節”であり仲継機能に着目する（ⅴ）経済活動の起面である港湾設備施設の管理運営が港湾経済の根幹を成す、しかも国家財政、経済、軍事、国土計画等に重大な関連性をもつ、（ⅵ）港湾は“公共物”であり国家経済の見地から港湾全体を考察し、港湾運営は港湾内の経済諸活動の充実伸展を第一義とする（ⅷ）港湾設備を船車受入れ施設、運搬用具、水陸運絡機関、港湾労働、管理運営の施設制度の5分野で考察する（ⅸ）港湾諸企業のサービス性に注目する（ⅹ）港湾計画の長期性、可変性を考慮する（ⅺ）国策、軍事目的を除き港湾の開発主体は都市にある（ⅻ）港湾経済の発達には独占を排し民間企業の自制統一等公益増進を基準とする 以上が山本の論理の拠りどころとする考え方である。<sup>⑩</sup> 都市自治の役割を重んずる点は教訓的である。

大田尾広治によれば、1930年代の港湾専門家の参考書は、Brysson Cunningham 主筆の“Dock and Harbour Authority”（月刊誌），“港湾”（月刊誌），欧米の関連技術委員会報告書，広井勇の著書等で、井上範（「港政論」の著者）から港湾建設に経済理念をいかに織込むかを教わった<sup>⑪</sup> そうであるが、栗栖義明は、昭和16年時の青年期に港湾の管理経営の部門について、矢野に教えられたと述べている。<sup>⑫</sup>

交通論・交通経済論での戦前の研究史は、港湾を対象となしえず、1930年までに隆盛を極めたマルクス経済学の方法論も港湾へは影響を与えること少なく、僅かに麻生平八郎の海運論よりのアプローチに止まつたのである。<sup>⑬</sup>

一方、「港湾」を舞台にして港湾研究の流れを鳥瞰するならば、港湾行政の一元化を軸に統制経済論と大政翼賛運動鼓吹の論陣が幅を利かせて行く過程そのものであったことが知られる。

その口火となったのは、1932（昭和7）年1月発表の陸軍少将沖直通の『軍事上より見たる海運機関の統制に就いて』である。<sup>⑭</sup> 港湾行政干与機関

が複雑多岐で、円滑かつ敏速を要する軍事輸送を阻害するものと前置きして、航空機・潜水艦の発達により、わが国港湾は全て危険状態にあり、このため重要港湾については機雷敷設、防潜網の展張、高射砲配備、上空海上監哨所の設置、船舶との連絡緊密化などにより在港船や港湾施設の擁護に努めなければならないとして、「斯くの如き目的を達成せんが為には、単に上空海上の警戒に止むることなく、間諜の潜入、不逞分子の策動を防遏する等、所謂戦時警備に就ても亦大に考慮を要するものあり。右の如き港湾防護は……之等の目的に対し地方官憲の適切有効なる協力を求めんとするに於ては、之に関与する地方機関をして、上下左右の統制をなさしむることは、軍部として最も希望する所にして、港湾行政機関の統一を提唱する所以も亦此目的に外ならざるなり。」と述べ、平時から戦時海運の統制機関を設立して置くべきであるが、因習のため即時に実現できないのならば、開戦が予期される段階で、機を失うことなく設立すべきであり、その気概を持てと強調した。

港湾協会の設立理由の一つに、港湾法制定希求が底にあったとみてよい。港湾行政統一建議は1913（大正2）年の第30帝国議会に提出されたのが実を結ばず、1918（大正7）年10月に閣議決定は港湾経営を内務省で統一施行するとし、大蔵省は関税行政設備工事の計画及び維持管理のみを分担することとなったが、運営面では、海事行政は遞信省、開港における港内取締りは大蔵・内務両省共管など組織上の混乱は続いていたのである。港湾協会は第1回通常総会（大正13）年の提案案件であった港湾行政の一元化につき、清浦首相ら関係大臣へ同年中に建議書を提出し、地方統一機関の設置を求め、これを受けて政府は府県の港務部を税關に移し、開港港則の施行等の運営面の合理化はやや進展した。「港湾法草案」も港湾協会の手により1928（昭和3）年建議されたが、これは実現しなかった。こうして官民が取組んで仲々実現しない現状を陸軍は防諜という名目で衝いたのである。戦争遂行の大義があり、民間も熱望している以上、行政の一元化の方向はもはや軌道が敷かれたようなものであった。だが交通及び港湾の統制論が横行したのは、1936（昭和11）年からである。<sup>15)</sup> すでに世界的な大恐慌に見舞われていたわが国では、1931年9月に満州事変を起こし、大陸侵攻に乗り出していたが、

軍の「開戦に当たり即応できる統制機関」は現実の要請となってきたのである。当時の出撃基地は宇品港であった。1937（昭和12）年7月、日中戦争は全面化し同年9月9日近衛首相は告諭をもつて、国民に『举国一致』『尽忠報國』の精神総動員を呼びかけ、「皇室を扶翼し奉る為此の際官民一体となりて一大国民運動を起さん」とするものであった。大政翼賛とは大日本帝国憲法下の主権者である天皇の統治・統帥権を全面的に扶けるという意味であり、議会政党の機能を事実上廃止することである。港湾協会は「港湾」昭和12年10月号を使いこのキャンペーンに加わり、また田村与吉らが大政翼賛鼓吹の論説を系統的・連続的に発表した。田村は『吾等は斯くして翼賛す』でもって港湾協会の任務を提示した。<sup>16</sup> 港湾荷役能力の確保が重大関心となり、従前には1929（昭和4）年から1930年にかけて「港湾荷役改善問題」として特別調査検討し、政府に意見書を提出し、かつ調査資料、横浜・東京・新潟及び敦賀・大連・朝鮮諸港・基隆及び高雄の各港6種の荷役調査を公刊していたが港湾荷役会社の一港一社構想が1937年後半には登場するまでになってきた。<sup>17</sup> また港湾機能に軍事輸送のウエイトが増すにつれ、失業救済、時局匡救土木事業の一環としての港湾投資を増やすだけの緊縮予算から、軍事目的のためにその大半を費やさざるをえなくなるため、<sup>18</sup> 投資額の増額の要が政府内でも確認されるに至った。<sup>19</sup> 事態の推移に伴い「所謂日満支を打って一丸とする新東亜の建設等々の積極性に欠ける港湾政策しか持って居なかつたと言ふべきで」はないかと大義新東亜建設に見合う政策を立案する機構が求められるようになり、<sup>20</sup> 1941（昭和16）年1月の日米開戦直前には、大義は「大東亜共栄圏」建設に拡張され、港湾政策の転換には、中央主務官庁の統一よりも、各港現地機構の統一整備が急務とし、港湾の管理運営は一港一主体に統一する必要があることを企画院は示唆したのである。<sup>21</sup> 中央では海運の国家管理に向けて1941年12月、海務院が設置された。港湾の管理運営の一元化は1943（昭和18）年3月の閣儀決定「総会運営応急措置」で、地方長官の指揮権一元化を保障した。各方面で提唱されていた「交通省」構想は、同年12月に至って運輸通信省（後1944年2月運輸省に改称）の設置により、鉄道、海運、自動車、港湾、航空、通信を統括する体制がようやく実現

したのである。同時に地方海運局が設けられた。大政翼賛運動が導いた結果というところに行政改革の根深い困難さを見ることがある。さて戦時下の港湾の実態がどうなったかを簡単に描いてみよう。

横浜港の例であるが、1939（昭和14）年5月に瑞穂埠頭全域が東京陸軍経理部へ供用され、1942年2月には新港埠頭の約半分が横須賀鎮守府へ供用された。1943年の海運局設置は税関の廃止でもある。基本施設が陸海軍の管理下にあり、船舶は1942年4月から国家徵用となり船舶運営会が管理し、運営会横浜支部から東京港運、横浜港運の両社が港湾運送を一括請負い、作業はそれらの下請の船舶荷役会社、沿岸荷役統制組合が担当した。船舶、船員、港湾労働者いずれも不足の状態で、船舶は木造の戦時標準船、船員は簡易教育を受けただけの者、港湾労働者は朝鮮人、学徒動員、捕虜、囚人などの労働力をもって補ったのである。<sup>22</sup> 給食対策としては横浜港湾荷役改善協会が設立され、主要港でもこれに倣った。1944年6月頃から横浜港における本船積卸し業務は海軍の揚搭司令部の管理監督下に入り、海運局職員は労働力確保、食糧調達業務が重要な仕事となり、防衛団組織による防災・防諜も大切な任務となった。

#### 4. 歴史の教訓

世界的大恐慌を契機に目論まれた中国全面支配を目指す「新東亜建設」構想、それが長期化するとみられるや、東アジア全域を対象とし欧米植民地諸地域の解放を口実に日本の支配権を樹立しようとする「大東亜共栄圏」構想へ転換させ、帝国主義戦争の侵略性を覆って聖戦と美化し、国民の労働、財産、思想までを挙げて総動員し、戦禍に遭い、遂には生命財産を失なわせる結果を招いた。これらの犠牲は日本の国内ばかりでなく、中国、朝鮮、東アジア諸民族に及ぶものもある。この責任を負うべきは誰なのか。終戦より40年経過した今日でも、天皇及び政府より明確な発言はない。ということは第2次大戦終了以前の支配者層と現在の支配者層との間に質的な同一性があり、終戦前の体質が残り続けていることを意味しよう。終戦処理に当たった

外交官も日本の陸海軍は無条件降伏であったが、ポツダム宣言は「無条件に非ざる戦争終結」であったとしている。<sup>22</sup> 中でも国体＝天皇制護持が重要な動機になっていたと認められている。帝国憲法は天皇に統治権を認め、勅令形式により法制を意のままに、国民を盲目にし威圧することができ、検閲拘束によって学問研究発表を統制できた。社会民主主義者は大政翼賛運動に順応した。しかし終戦の年の1945年10月13日、勅令第567号及び第568号は第2次大戦開戦に前後して形成された思想統制、軍事機密保護等の自らの規制した法体制を自ら否認した。そして1946年11月3日公布の日本国憲法は、過去の反省に立ち、国民主権、基本的人権、平和主義を3本の柱に、帝国憲法では認めなかった国家からの干渉を排除する各種の自由権を保障した。学問の自由（第23条）、思想及び良心の自由（第19条）、表現の自由（第21条）の保障などが、学問研究発表の権利の基盤となっているのである。学問研究には研究対象となる事実について知る権利が保障されない限り、成立しないという問題がある。国家の利益を守るために国家機密保護が必要であるとして、守るべき国益に関する議論を抜きにして権力を掌握した者の恣意に任かせて法制化するならば、国民主権の大原則が崩壊してしまう。これが新しいファシズムでなくてなんであろうか。日本の現実が核武装のままの日米安保体制下で進行する日米共同作戦態勢と強大な軍拡であり、新たな国家機密保護法制は、これを容認させ協力させるもの、国民の参政意識、人権意識を後退させるものに他ならない。機密保護法体制の歴史はわれわれにこうした自由危機の警告を与えている。

註

- 1) 齊藤豊治「日本の機密保護法制」（『法律時報』第51巻10号 昭和54年 日本評論社）P. 52～60 中山研一 齊藤豊治編「総批判国家機密法一危機に立つ人権と民主主義」（1985年 法律文化社）の上田寛論文『日本の機密保護法の歴史』P. 13～31を参照されたい。
- 2) 嶋野貞三（内務省港湾課長）「港の話」（昭和18年 偕成社）では軍港の定義に海軍根拠地と陸軍輸送基地の2種があるが、わが国では前者のみ軍港と呼ぶ。軍港よりやや規模の小さいのが要港と区分している。
- 3) 戦前の港湾法規については、内務省土木局編「港湾ニ関スル法規」（昭和8年 港湾協会）が参考となる。
- 4) 『港湾』第1巻2号（大正12年6月）P. 149～150  
なお軍港の形成過程を呉港についてみると、明治17年より海軍用地の買入れを2次に亘って行ない、明治19年4月の鎮守府官制公布後、呉鎮守府設置、但し実際に開府となったのは、明治23年4月で初代長官に中牟田倉之助海軍中将が発令された。築港、造営は建築部に属したとみられる。呉鎮守府副官海軍中佐鎌田道章「呉軍港の概要」（『港湾』第12巻4号昭和7年4月 港湾協会）
- 5) 参謀本部第3部長陸軍少将和田亀治「港湾の軍事施設」（『港湾』第1巻1号大正12年4月 港湾協会）
- 6) 著者はLondon University College の講師であり、Dock and Harbour Authority誌の主筆であるという。Institute of Transport受験準備用として書下され題に An Elementary Study of Port Affairsと付され昭和3年港湾協会により「港湾経済論」と題して発刊された、制度論の特徴をもち10章から構成されている。
- 7) 寺島成信「矢野剛君『商港論』を評す」（『港湾』第9巻11号 昭和6年港湾協会）昭和18年「全訂増補商港論」P. 569～570へ再録。
- 8) 島田孝一「矢野剛氏著『商港論』を読む」（『早稲田商学』第7巻3号 1931年）昭和18年「全訂増補商港論」P. 571～573に再録。
- 9) 矢野剛の業績は、同著「港湾経済の研究」（昭和39年 日本港湾協

- 会) P.169～175 『日本港湾経済学会年報』 No.10 (1972) P.250～275の『故矢野先生追悼文』を参照。
- 10) 山本五郎「港湾経済」(昭和24年改訂増補版 倉友社) P.1～7, P.41～45
- 11) 太田尾広治「彼の秋・あの頃」(『日本港湾発展回顧録』昭和52年 日本港湾協会 P.23)
- 12) 栗栖義明「矢野先生を偲ぶ」(前掲『学会年報』No.10 P.255～256)
- 13) 交通学説史研究会編「交通学説史の研究」(昭和57年 成山堂書店) 参照。
- 14) 『港湾』第10巻1号(昭和7年1月), また陸軍少将廣瀬寿助「港湾の防禦準備に就いて」(『港湾』第7巻1号 昭和4年1月)を参照
- 15) 三橋信三(昭和12年1月) 田北郷山(昭和11年7月)ら論稿がある。
- 16) 『港湾』第17巻8号 昭和16年8月)
- 17) 有貝武「港湾労働統制会社の創立を提唱す」(『港湾』第15巻11号 昭和12年11月)
- 18) 鮫島茂「港湾史散歩」(前掲『回顧録』P.8)  
九州と山口の諸港及び航路を内務省土木局の予算の大半を傾注してやる  
ように軍から圧力がかけられたと述べている。
- 19) 加藤清「港湾機能検討の秋」(『港湾』第16巻8号 昭和13年8月)
- 20) 笹生亨「長期建設に対応すべき港湾政策に就て」(『港湾』第16巻12号 昭和13年12月)
- 21) 企画院第6部長小松茂「大東亜共栄圏の確立と港湾政策の転換」(『港湾』第19巻1号 昭和16年1月)
- 22) 横浜税関編「横浜税関百二十年史」(昭和56年) P.463～465,  
P. 512. 白土秀次「ミナトのおやじ一藤木幸太郎伝」(昭和53年 藤木企業) P.198～215
- 23) 東郷文彦「日米外交三十年」(昭和57年 世界の動き社) P.17～19  
直接軍政でない点が条件であるとされている。